RAPPORTO AGLI AZIONISTI

DELLA

Strada Ferrata Leopolda

PRESENTATO

DAL DIRETTORE SUPPLENTE DELLA SOCIETA'

nell' occasione dell'Adunanza Generale ordinaria del 29 Settembre 1853.

AGLI AZIONISTI

della Società Anonima

DELLA

STRADA FERRATA LEOPOLDA

Signori

Chiamato dalla fiducia de' miei Colleghi nel Consiglio Dirigente ad assumere provvisoriamente in sui primi di Giugno, le funzioni di Direttore di questa Amministrazione, trovai già chiuse le scritture per l'annata sociale spirata nel 30 Aprile decorso, e presso che ultimata la formazione del Bilancio. Mentre d'accordo coi miei Colleghi nella Direzione e col Consiglio Dirigente io procurava di prendere quei provvedimenti che le speciali condizioni del momento e le occorrenze del servizio della corrente Amministrazione reclamavano, le mie cure precipue furono rivolte al Bilancio onde la compilazione del medesimo fosse fatta nei termini precisi voluti dall'Art. 86 dello Statuto riformato; e mi è grato tributare una giusta

lode agli impiegati, i quali, malgrado le straordinarie loro occupazioni, seppero raddoppiare di zelo, per modo che tutto ha proceduto finora secondo le norme consuete di questa Amministrazione.

Questo Bilancio ha formato soggetto di uno studio tanto accurato per parte dei Sindaci da Voi eletti nel decorso anno, che nell'esame del medesimo io non potrò che procedere sulla scorta del loro rapporto, il quale mi porgerà occasione di sviluppare alcune delle avvertenze nel medesimo accennate, di esporre quali provvedimenti fossero già precedentemente stati adottati a riparo di alcuni dei lamentati inconvenienti e di chiarire le ragioni della classazione di alcune partite, intorno alle quali il Consiglio e la Direzione non possono dividere le opinioni emesse dai Sindaci.

Innanzi di entrare nell'esame delle singole partite del Bilancio, mentre riconosco coi Sindaci le difficoltà che i cambiamenti nella compilazione del medesimo fanno incontrare nell'esercizio del sindacato, mi è grato rilevare dal loro rapporto che essi stessi attribuiscono a questi cambiamenti una migliore classazione di diversi conti: onde havvi ragione di credere che per tal modo siasi di tanto migliorata la forma del bilancio, da far sempre meno sentire in futuro la convenienza d'indurvi dei miglioramenti, quali fino al presente apparvero e riuscirono in fatto opportuni. Questi cambiamenti in parte consistono nella suddivisione di alcuni conti mercè la quale, se meno agevoli si resero i confronti, venne facilitato ai Sindaci il discoprimento di alcune partite, imputate in

conti diversi da quelli ne' quali a senso loro dovrebbero figurare. Fra le quali nel loro rapporto a cc. 6 trovasi notato la spesa di £ 10,539. 5. — cagionata dalle indennità pagate all' operajo Clark e dalla causa contro di lui sostenuta; la qual partita collocata nel dare del conto fondazione al titolo « Spese generali », vorrebbero i Sindaci imputate a spese di attivazione nel conto « Profitti e Perdite ».

L' operajo Clark chiamato in Toscana per lavorare ai ponti ed a varie opere interessanti la primitiva costruzione della nostra strada, cessò dal servizio della Società al termine di questi lavori; onde sarebbe stata senza veruna opposizione imputata al relativo conto di fondazione ogni somma che a lui si fosse allora pagata a forma dei patti con esso stipulati, qualora tale suo avere fosse stato, siccome avvenne con altri, immediatamente liquidato. Che se, per le insorte questioni, una tale liquidazione non potè venire operata se non dopo molto tempo ed al seguito di dispendiosa lite, non apparisce mutata la indole di questa partita; la quale, cresciuta di tutte quelle spese che a liquidarla riuscirono sventuratamente necessarie, sembra imputabile oggi a quel conto istesso nel quale le altre partite di ugual natura trovansi collocate, e nel quale ancor questa figurerebbe, se al pari delle altre, immediata e pacifica ne fosse riuscita la liquidazione.

Non senza molta sorpresa vedemmo nel rapporto dei Sindaci indicata la somma di £ 21,078. 5. 8 siccome erroneamente imputata nel conto di fondazione,

Digitized by Google

invece che al conto di attivazione dove, secondo ivi è detto, avrebbe trovata sede più conveniente. Richiesti intorno a questa cifra delle occorrenti spiegazioni, furono solleciti i Sindaci di far noto esser questa la somma di moltissime partite, generalmente di poca entità, che dallo spoglio dei documenti avuti sott'occhio avevano rilevato essere relative a restauri, anzichè ad ampliazioni, e quindi imputabili al conto di attivazione, piuttosto che a quello di fondazione. Sulla scorta di una nota che ci favorirono, fummo solleciti di commettere a quest' ufizio di revisione le più accurate ricerche in proposito: dalle quali è resultato che delle partite comprese nella nota dei Sindaci, alcune figurano *effettivamente nel conto di attivazione*, ed altre riguardando vere e proprie spese di ampliazione, sono convenientemente collocate nel conto di fondazione; onde per piccolissima porzione soltanto di tali spese abbiamo trovata giusta la surrifferita avvertenza. La quale invero non avrebbe per una somma tanto considerevole potuto sfuggire alla Direzione ed al Consiglio, che naturalmente procurano, per quanto è possibile, di non aggravare di troppo il conto dell' ampliazione; onde, come giustamente avvertono i Sindaci, non trovarsi senza gravi motivi, nella necessità di chiedere agli Azionisti, nuovi assegnamenti.

Sul qual conto di ampliazione sono state nel corrente anno spese £ 80,779. 8. 4 nelle opere indicate nella seguente nota.

Costruzione di diverse stanze, e varj altri lavori per lo sviluppo del servizio delle merci alla Stazione di Livorno	£	7,620.	6.	—
Grue, stadere a bascule con loro fondazioni	»	2,844.	5.	4
Lavori fatti alle Stazioni di Firenze, Pisa, Navacchio e altre.	»	7,330.	8.	4
Piani giranti con loro fondazioni .	»	3,521.	5.	—
Costruzione di vagoni nuovi . . .	»	13,668.	3.	4
Copertura di diversi vagoni	»	2,488.	—.	4
Incerati per cuoprire i vagoni. . .	»	5,320.	7.	4
Capannone per le merci e per le carrozze a Empoli	»	4,078.	16.	—
	£	46,871.	11.	8
Stazione di Cascina.	»	33,907.	16.	8
	£	80,779.	8.	4

Le £ 46,871. 11. 8 sono imputabili a quelle costruzioni che furono autorizzate dagli Azionisti nel 1850 onde sviluppare maggiormente il trasporto delle Merci, mentre le £ 33,907. 16. 8. spese per la Stazione di Cascina, occasionate dall'incendio della antica stazione, non sono della medesima indole: quindi può dirsi che della somma di £ 600,000, sono state spese fino ad ora

£ 195,156. 13. - come resulta dal Rapporto agli Azionisti del 25 Settembre 1852; più le

suddette 46,871. 11. 8

in tutto £ 242,028. 4. 8.

Il desiderio di veder completato l'ordinamento del Magazzino Generale, per modo che tutti i generi destinati ai varj rami del servizio debbano, innanzi di essere consumati, rimanere sotto la custodia e responsabilità del Magazziniere, spinse l'attual Direzione a portar la sua attenzione, fra le altre cose, sull'inessere di traverse; delle quali sin dal Giugno ordinava una minuta contazione: ed al seguito di questa, consegnò al Magazziniere Generale le traverse trovate in essere, determinando un sistema regolare di consegna delle medesime. Dal qual riscontro essendo resultato fra l'inessere effettivo e quello portato nelle scritture una notevole differenza in meno, la Direzione fu sollecita di darne parte al Consiglio; il quale fino dal 22 Luglio le affidava l'incarico di instituire le più attive ricerche per discoprire la ragione di tal deficenza', di cui dette parte anche ai Sindaci appena questi incominciarono la loro revisione. Dalle quali ricerche non ancora condotte a tal punto da servir d'appoggio ad un giudizio, è resultato fin d'ora che un numero considerevole di traverse di larice, rinvenute poco adatte al servizio della linea, vennero impiegate nella fabbricazione di zeppe, palancati,

tavole ed in varie altre opere nelle Officine, senza che ne sia stato sgravato il debito del conto traverse, siccome avrebbe dovuto accadere: ed alacremente si proseguono attive ricerche, onde spiegare completamente la mancanza di sopra avvertita.

Anche la deficienza verificata dai Sindaci nella partita zinco aveva formato oggetto delle ricerche del Consiglio e della passata Direzione, dirette ad indagarne la causa; le quali ricerche state in questi ultimi tempi rinnovate, condurranno, io lo spero, al discoprimento della verità.

Fra le prime cure dell'attuale Direzione ed in specie dell'Assessor Provveditore è stata quella di procurare il pagamento della maggior parte dei crediti della Società designati nella distinta riportata nel rapporto dei Sindaci; ed il sistema di scritturazione recentemente introdotto per queste partite, renderà più facile nell'avvenire la esazione dei crediti di tal natura.

Fra i quali crediti i Sindaci osservarono una partita di £ 93. 6. 8. indebitata ad un nuovo conto aperto espressamente col titolo di conto sospesi. Questa partita riguardante alcune spese per il servizio delle Stazioni essendo stata dimenticata nella compilazione del relativo conto, dovè figurare in questa guisa nel Bilancio; ma fino dal 1.° Maggio venne imputata nel relativo titolo del Conto di Attivazione.

Per ciò che concerne gli espropriati liquidati e da liquidare, ripetono i Sindaci il voto emesso nel Rapporto del decorso anno, perchè le liquidazioni delle

espropriazioni occorse nella prima Costruzione vengano compiute: su di che mi gode l'animo di annunziare che, oltre a varj altri espropriati meno importanti, sono stati recentemente liquidati quelli appunto che nel Rapporto de'Sindaci del decorso anno furono ricordati siccome i principali, cioè il Duca d'Este, ed i Sigg. De Prat, Dani e Corradini.

La partita di £ 11,641. 6. 8 per rimborso fatto a diversi proprietarj de' gruppi derubati nella notte del 28 Febbrajo decorso, sembra ai Sindaci da imputare fra le spese di attivazione nel Conto Profitti e Perdite, anzichè nel Conto di Riserva ove per deliberazione del Consiglio veniva collocata.

Soffrite, o Signori, che io vi esponga le ragioni per le quali il Consiglio e la Direzione non possono dividere questa opinione de' Sindaci, e credono che questa partita debba esser mantenuta nel Conto di Riserva, dove nel Bilancio trovasi collocata.

Per lo esame della qual materia convien risalire alla definizione di questo conto secondo la Deliberazione dell'Adunanza Generale del 30 Settembre 1852.

La terza Proposizione nella detta Adunanza adottata, è così formulata nel suo primo paragrafo. « Il Consiglio Dirigente è autorizzato alla ritenzione di una tenue somma sugli utili netti semestrali a titolo di fondo di Riserva o Previsione, con cui far fronte alle spese straordinarie ed impreviste che potessero occorrere per il mantenimento ed il servizio attivo della Strada Ferrata. »

Quanto erroneo apparirebbe il ritenere quali

spese straordinarie ed impreviste, le restituzioni di quelle parziali mancanze che sono certamente eventualità naturali e prevedibili in un servizio così vasto, altrettanto giusto ci sembra che un furto operato nelle condizioni di quello del 28 Febbrajo, venga considerato quale un avvenimento così straordinario ed imprevedibile da attribuire alla spesa occasionata dalla restituzione dei gruppi rubati, li estremi appunto dalla detta Deliberazione voluti perchè questa sia imputabile al Conto di Riserva.

Al qual conto destinato a salvare i dividendi semestrali da quelle detrazioni eventuali cui, in difetto del medesimo, anderebbero esposti per qualunque evento straordinario ed imprevisto, noi non sapremmo come trovar si potesse una erogazione più conforme al suo scopo di quella che serve a ripianare il danno di un furto il quale è pel servizio attivo, quello che pel mantenimento è una rovina, un incendio. Che se fu giudicata ben imputata alla riserva la spesa di ricostruzione della Stazione d'Empoli distrutta da un incendio, sembraci ugualmente ben imputata la spesa in questione.

Ed a proposito della riserva e della ricostruzione della Stazione d'Empoli, cade in acconcio di annunziare che furono testè riattivati i lavori della tettoja che erano contemplati nella previsione dei lavori di ricostruzione di quella Stazione; ma che trovavansi da gran tempo interrotti.

Riuscita vana ogni pratica per ottenere colle debite cautele la spedizione della tettoja da gran tem-

po commessa in Inghilterra, e stretti dalle incessanti premure del R. Governo, abbiamo deciso la costruzione di una tettoja nella massima parte coperta di terre cotte; la quale ci è sembrata meglio rispondere alle esigenze del doppio servizio de' passeggeri e delle merci in quella importante Stazione, e più prontamente eseguibile.

La spesa a tal' uopo necessaria e che era inevitabile fino da quando accadde lo spiacevole avvenimento che l' ha motivata, produrrà un'effetto che io non posso a meno di farvi noto, onde esser possa da Voi apprezzata ogni conseguenza del medesimo e giudicato se convenga porvi un qualche riparo.

Il fondo di riserva ridotto attualmente a sole £ 14,689. 8. — si accrescerebbe di £ 7,000 circa, mercè le ritenzioni deliberate nel 30 Settembre 1852, nella ipotesi che gli utili netti dell'attuale fossero uguali a quelli dell' annata decorsa: onde nel maggio 1854 ascenderebbe alla somma di £ 21,000 circa; la quale essendo inferiore alle spese di ricostruzione della detta tettoja, può fino d' ora prevedersi che questo conto destinato a far fronte alle spese straordinarie ed impreviste, sarà non solo esaurito; ma figurerà come debitore nel bilancio della presente annata amministrativa.

Passando ora all' esame della dimostrazione degli introiti e spese, io mi faccio un dovere di presentarvi que' prospetti che da più anni hanno corredato il rapporto del Direttore: acciò riesca possibile il confronto fra i resultamenti dell' annata in esame e

delle precedenti: dal qual confronto possono resultare giudizj e suggerimenti utilissimi al miglioramento dell'intrapresa.

Seguendo quell'ordine stesso che ne' precedenti rapporti veniva tenuto, incomincerò dal constatare che le spese generali d'Amministrazione sono presso a poco uguali a quelle del decorso anno: perochè, mentre due anni or sono, repartite sul traffico, ascendevano a £ 0,040 per ogni miglio percorso da ciascun veicolo, e nel decorso anno si accrebbero fino a £ 0,045, ragguagliano a £ 0,046 nell'annata in esame.

Le spese di mantenimento e sorveglianza della linea differiscono di poco anch'esse da quelle del decorso anno, nel quale ascendevano a £ 0,104 per ogni miglio percorso da ciascun veicolo, mentre in quest'anno si elevano a £ 0,109; il quale aumento può in parte venire attribuito al maggior numero di traverse cambiate nell'annata in esame.

Diminuiscono invece notevolmente in quest'anno le spese della Locomozione le quali dalle £ 1. 42, sono discese alle £ 1. 30. cioè anche al disotto delle £ 1. 32 cui ascendevano nella penultima annata: la qual diminuzione attribuibile in gran parte alla minore spesa nel personale ed in varj consumi delle officine, è tanto più valutabile, in quanto che il prospetto N.° 7 dimostra che il peso utile dei treni è considerevolmente aumentato. Era desso infatti negli anni

	1851.	1852.	1853.
pei treni di Passeggeri	₰ 24,256.	₰ 26,877.	₰ 33,542
Idem Merci	» 116,235.	» 226,924.	» 320,668

E se a questo confronto si aggiunge l'esame dei dati forniti dal Prospetto N.° 3, il quale addimostra come sieno state utilmente adoperate le macchine accese, ognuna delle quali ha percorso in media miglia 113. 09, mentre nel decorso anno ne aveva percorse sole 106. 1/3, chiaramente si vedrà quanto brillanti sieno i resultamenti di questo servizio e quanto onorevoli per l'abile Capo che lo dirige.

Le spese pel mantenimento e servizio dei veicoli presentano anch'esse in confronto coi decorsi anni un resultato molto favorevole: imperocchè sebbene si sieno anche accresciute le cagioni di aumento di tali spese indicate nel rapporto del decorso anno, pure sono queste ridotte dalle £ 0. 037 alle £ 0. 030 per ogni miglio percorso.

Se voglionsi repartire tutte le sopraindicate spese sopra il respettivo carico medio dei veicoli, coll'aiuto de'Prospetti N.° 5. 7. si giunge a conoscere che nei treni de'Passeggeri i trasporti ridotti alla distanza di un miglio hanno costato per ogni

Passeggere di 1.ª Classe .	£ 0,036.	Coi treni di Viaggiatori
» 2.ª	» 0,022.	
» 3.ª	» 0,015.	
₰ 100. Bagagli.	» 0,052.	
Vettura	» 0,220.	
Cavallo	» 0,236.	
Capo di Bestiame.	» 0,041.	Coi Treni Merci
Libbre 1000. Merci.	» 0,035.	

Le spese del servizio delle Stazioni si possono classare nel seguente modo:

Servizio dei Passeggeri . . .	£	96,720.	9.	8.
» Bagagli.	»	16,478.	2.	-
» Vetture e Cavalli	»	1,876.	11.	4.
» Pacchi e Lettere.	»	13,072.	19.	8.
» Bestiami.	»	611.	7.	8.
» Merci.	»	51,533.	6.	4.
	£	180,292.	16.	8.

Confrontate queste spese col lavoro operato dalle Stazioni quale resulta dal Prospetto N. 8. esse devono venir repartite come segue:

Per ogni Passeggere imbarcato . . .	£	0.109.
Libbre 100. Bagagli caricati	»	0.363.
Vettura e Cavallo	»	1.676.
Capo Bestiame	»	0.137.
Libbre 1000. Merci	»	0.268.

Coll' ajuto dei diversi elementi forniti dal fin qui detto, non che di varj prospetti si giunge a repartire le spese tutte proporzionate a ciascuna categorìa degli introiti, e si ottiene il resultato seguente:

Digitized by Google

Spese relative ai	Passeggeri . . .	£	423,163.
» »	Bagagli e Cani.	»	110,364.
» »	Cavalli e Vetture	»	12,214.
» »	Bestiame.	»	4,358.
» »	Merci.	»	352,234.
» »	Lettere e Pacchi	»	13,072.
		£	915,405.

Dal qual Prospetto si rileva che, mentre le spese per merci hanno assorbito il 68 per cento degli introiti di quel ramo, quelle per passeggeri non ne assorbirono che il 25 per cento.

Questi confronti e quelli che i Sindaci stessi hanno instituiti nel loro rapporto valgano a dimostrare che le differenze introdotte nella classazione di alcuni conti coll'intendimento di renderla migliore, non sono tali da impedire un esame comparativo dell'attuale coi precedenti bilanci.

Fra i quali confronti instituiti dai Sindaci riesce meritevole di molta attenzione quello che dimostra la diminuzione nell'introito per passeggeri, dovuto alla diminuzione nel numero dei medesimi ed allo abbassamento della tariffa.

La diminuzione in questo ramo d'introiti che anche ne' rapporti del decorso anno veniva lamentata dal Direttore e dai Sindaci, indusse l'Amministrazione ad abbassare la tariffa, specialmente per la 3.ª Classe nella quale l'antedetta diminuzione appariva più considerevole: questa prova che sembrava naturalmente

il modo più efficace per ricondurre il primitivo concorso di passeggeri, non ebbe felice resultamento per gli incassi: ma avendo prodotto de'buoni effetti per alcuni tratti, servì di utile ammaestramento per determinare la tariffa nuovamente aumentata fino dal 1. del decorso luglio: la quale, se vuolsi giudicare dal concorso e dagli introiti, sembra bene adattata al nostro movimento.

Per fare un confronto fra gli introiti relativi alle Mercanzie, Bagagli, Bestiami e Vetture che trovansi diversamente classate nel bilancio del presente ed in quello del decorso anno, conviene riunire le cifre delle due relative colonne del secondo e delle tre del primo dei confrontati bilanci, ed abbiamo:

Per l'Anno 1852	un Incasso di	£ 549,417. 14. 8.
1853		» 582,936. 3. --
e quindi un'aumento di		£ 33,518. 8. 4.

In proposito del quale aumento e più specialmente da quello verificatosi nel decorso anno encomiavano i Sindaci con molta ragione il sistema degli abbuoni che si sogliono accordare alli speditori di forti partite di mercanzie; nei quali abbuoni per altro crederebbero essi opportuno d'indurre in quest'anno una qualche modificazione in vista del caro prezzo del combustibile. Sul qual proposito noi riteniamo che grave danno arrecherebbe alla Società chi modificasse li ab-

buoni in vista dell'aumento di spese: imperocchè non sono queste che devono servire di norma e di misura alli abbuoni, ma bensì i prezzi e le facilitazioni che agli speditori vengono offerte dagli altri mezzi di trasporto colla concorrenza de' quali ci conviene lottare.

Il seguente prospetto dimostra in qual proporzione ciascun ramo degli Introiti sta al totale:

PROSPETTO *di confronto degl' Introiti, e delle Spese di Attivazione della Strada Ferrata Leopolda, quali resultano dai Bilanci dell' Annate Sociali, che terminarono al* 30 *Aprile* 1850, 1851, 1852, 1853.

	1850	1851	1852	1853
Sulla somma degl' Introiti totali figurano quelli da Passeggeri nella proporzione per cento di	81.53	80.03	72.41	70.30
Da Merci	11.57	13.05	20.61	22.07
» Bagagli.	1.28	1.72	1.22	1.35
» Lettere, Pacchi e Gruppi.	0.95	2.28	2.48	3.36
» Vetture e Bestiami . . .	1.20	1.68	1.49	1.59
» Profitti e perdìte	3.47	1.24	1.79	1.33
(a)	100.00	100.00	100.00	100.00

(a) Gl' Introiti totali furono respettivamente nel . . . . . 1850 £ 1,867,265. 16. 8
1851 » 2,100,972. 18. 8
1852 » 2,356,807. 6. 8
1853 » 2,330,561. 9. 8

Digitized by Google

	1850	1851	1852	1853
Degl' Introiti totali le di contro proporzioni per cento furono erogate in spese d'Amministrazione .	5.09	4.36	4.51	4.81
Servizio delle Stazioni e dei treni	11.99	9.17	8.37	7.73
Mantenimento ec. della linea .	13.29	13.69	10.44	11.28
Servizio della Locomozione .	15.86	13.87	12.43	12.31
Mantenimento ec. dei Veicoli .	2.22	2.80	3.77	3.14
	48.45	43.89	39.52	39.27
Furono inoltre pagate agli Azionisti in contanti . . .	48.13	47.11	40.67	52.15
Per ammortizzazione di debiti e nuovi lavori. . . .	—	6.76	19.09	8.58
Al Governo per tassa straordinaria	—	1.37	—	—
Alla Riserva.	3.42	—	—	—
Tenuto in sospeso.	—	0.87	0.72	—
	100.00	100.00	100.00	100.00

L' introito medio ottenuto di ciascuna specie dei trasporti è stato il seguente:

Passeggeri di 1.ª Classe	£	4. 50
detti di 2.ª Classe . : . . .	»	2. 84
detti di 3.ª Classe	»	1. 21
℔ 100. Bagagli.	»	0. 69
Vetture	»	29. 09
Cavalli.	»	12. 69
Bestiami	»	1. 67
℔ 1000 Merci.	»	2. 69

Dal qual prospetto si rileva un notevole aumento nell'introito di passeggeri di 1.ª Classe, ed una diminuzione in quelli di 2.ª; e per le ragioni avvertite nel decorso anno diminuisce alquanto anche nell'annata in esame l'incasso pel trasporto delle mercanzie. E repartendo l'incasso fra le diverse Stazioni si ottiene il seguente resultato:

In ogni £ 100. d'incasso hanno contribuito le seguenti Stazioni

Livorno	£	34.72.
Firenze	»	28.28.
Pisa	»	17.26.
Pontedera	»	5.00.
Centrale	»	3.46.
Empoli.	»	3.43.
Signa.	»	1.73.
S. Romano. . . .	»	1.22.
S. Pierino	»	1.20.
Navacchio	»	1.08.
Montelupo	»	0.87.
Cascina	»	0.87.
S. Donnino . . .	»	0.60.
Rotta	»	0.28.
	£	100.00.

Nel rapporto del decorso anno veniva constatato l'incasso ottenuto dai treni diretti nelle Domeniche dell'estate ascendente in media a £ 1517; ed ora mi è

grato annunziare che questo incasso è giunto in quest'anno a £ 2,555.

Innanzi di abbandonare l'esame del conto di attivazione, io debbo assicurarvi, o Signori, che il credito di £ 5100. 17. 4 contro l'ex Direttore Guglielmo Hoppner pei lavori fatti alle Officine venne già portato nel Bilancio del presente anno, e ne è stata ne' debiti modi garantita la esigibilità.

Passando ora all'avvertenze generali che occorre di fare intorno all'Amministrazione dell'Intrapresa, alle sue condizioni presenti ed al suo avvenire, mi è grato di annunziare che l'inventario generale dei generi effettivamente esistenti nei varj magazzini della Società, è già incominciato e dovrà esser compiuto nel 31 Ottobre, ultimo giorno del corrente semestre.

Quest'inventario che deve racchiudere la descrizione e la stima di tutti i generi attualmente in essere nel magazzino generale, nelle Officine e ne'varj punti della linea, farà conoscere il vero inessere effettivo di questi generi i quali, passando quindi all'esclusiva consegna del Magazziniere Generale, dovranno da lui solo venir custoditi e consegnati regolarmente, a seconda delle occorrenze, ai diversi Capi di servizio. Per il qual fine riuscirà necessaria la riduzione di varj locali ad uso di magazzino, acciò il funzionario che deve esser responsabile della custodia di questi generi, abbia i mezzi materiali a tal'uopo necessarj.

L'assicurazione degli immobili e mobili della Società ha formato oggetto delle nostre cure; ed a varie intraprese di questo genere sono state già rimesse le in-

dicazioni occorrenti, per conoscere le condizioni colle quali questa interessante operazione potrebbe, col minore aggravio, venire eseguita.

Sommamente gradito mi riesce l'annunziarvi che le nostre convenzioni colla Strada Ferrata Centrale Toscana, stipulate fino dal 15 Luglio del decorso anno, furono costantemente poste in esecuzione con perfetta concordia; e vennero recentemente conciliate tutte quante le pendenze che fra le due Società rimasero in allora irresolute. Rimane ora da combinare una tariffa mista pel trasporto delle mercanzie, per la quale vennero già iniziate le trattative, che auguro di veder coronate da un successo pari a quello delle precedenti.

Trattative di ugual natura pendono eziandio colla Strada Ferrata Maria Antonia, colla quale per altro riuscirà sempre difficile combinare un considerevole servizio misto, finchè durerà la spiacevole interruzione che rende necessaria tanta spesa pel trasporto dalla Stazione dell'una a quella dell'altra linea.

Le vertenze che esistevano colla Comunità di Cascina e delle quali era fatta parola nel rapporto del decorso anno, sono state definitivamente sistemate.

Le condizioni materiali della nostra intrapresa, cioè lo stato della linea, delle stazioni e del materiale furono l'oggetto delle preoccupazioni del pubblico: nel quale è stata sovente sparsa la fama di soverchi risparmj portati nelle spese di sorveglianza e di mantenimento. Sebbene i resultati generali comparativi de' vari bilanci e le cognizioni delle misure adottate

in proposito, facessero certo il Consiglio delle erroneità di tale opinione, pure credette dover suo lo assicurarsi delle vere condizioni materiali dell'impresa: onde, con deliberazione de' 13 Giugno, affidava ai varj Capi di servizio l'incarico di presentare un dettagliato rapporto sulle condizioni dei materiali ai quali ognuno di loro è chiamato a sopravegliare. Questi rapporti presentati dal Capo del mantenimento Sig. Giorgio Richardson, dall'Ingegnere Sig. Giuseppe Laschi, dal Capo Meccanico Sig. Roberto Jeffrey, e dal Capo Carrozziere Sig. Giovanni Parker, ci fanno certi che la buona opinione che avevamo intorno allo stato della strada e del suo materiale, trovasi dal fatto giustificata. Io mi feci un dovere di compendiare in un rapporto che ebbi l'onore di presentare al Consiglio nella sua Adunanza de' 22 Agosto p. p. quanto di più interessante rinvenni ne' rapporti de' Capi di Servizio.

Molte delle operazioni che maggiormente interesserebbero la sistemazione definitiva della Strada e delle sue adiacenze, ed in specie l'alienazione de' terreni superflui al servizio, il compimento delle siepi ed il buon ordinamento delli scoli dipendono dalla esecuzione del Plantario de' possedimenti della società: il quale, poichè vedemmo non essere in tanti anni stato condotto al suo termine, volemmo affidato allo stesso Sig. Alessandro Martini, che ne era già incaricato, ponendolo per altro sotto la direzione dell'Ingegnere Giuseppe Laschi il quale ha già eseguito un simile lavoro per la Strada Ferrata Maria Antonia.

Pochi sono i restauri ordinarj de' quali la esecu-

zione apparisca necessaria, secondo gli antedetti rapporti; perocchè vennero costantemente eseguiti con molta accuratezza e regolarità; ma non può dirsi lo stesso de' lavori che si rendono necessarj per la difettosa ed incompleta esecuzione di alcune opere fino dalla prima loro costruzione.

I quali lavori in quanto apparivano urgenti, vennero già incominciati: mentre degl'altri vien rimessa ad altri tempi la esecuzione, a seconda dell'opportunità: ma egli è indubitato che tutti dovranno essere eseguiti a compimento della costruzione della strada. Di tal natura sono i lavori attualmente in esecuzione presso la Stazione di S. Pierino per salvare i limitrofi possidenti dal pericolo d'inondazione, secondo da più sentenze venne disposto; ed i ripari che si stanno facendo al muro di sostegno sulla riva dell'arno presso la Gonfolina e Samminiatello, ove rimaneva esposto alle corrosioni del fiume.

Quell'allargamento che è stato eseguito ai molti ponti i quali presentavano un qualche pericolo, specialmente pel passaggio dei vagoni carichi di travi e di altre merci sporgenti in fuori de'medesimi, dovrà per lo stesso motivo venir operato anche ai ponti dell'Era, dell'Ombrone e del Bisenzio; una migliore sistemazione de' Ponti della Tora e del Calambrone potrà probabilmente produrre il triplice effetto di diminuire le spese di mantenimento de'medesimi, di remuovere le questioni esistenti pel difficile passaggio de' navicelli sotto quest'ultimo, e di rendere più agevole la pendenza della

Digitized by Google

strada in quel punto troppo spesso cagione di ritardo ai treni delle mercanzie e di maggiori spese di trazione.

L'immenso sviluppamento del trasporto delle mercanzie il quale ha superato le previsioni de'primi costruttori di questa Strada, e tutto giorno si accresce tanto che ha quasi raggiunto la importanza preconizzata nel 1850 per un epoca nella quale tutti i lavori in allora progettati fossero stati eseguiti, serve ad un tempo di spiegazione e di scusa alla insufficenza delle opere primitivamente costruite e successivamente progettate. Del resto non è questo un fatto nuovo nella istoria delle intraprese di strade ferrate; che anzi ben altre sono le proporzioni nelle quali si produsse in molte linee di estranei paesi, dove l'incremento impreveduto del servizio ha rese necessarie opere immense, dopo che la primitiva costruzione credevasi compiuta. La quale insufficienza delle previsioni intorno alle occorrenze delle strade ferrate e della nostra specialmente, vuolsi in gran parte attribuire ai fatti nuovi che il continuo progresso dell'industrie e dei commerci fa sorgere, i quali non possono a meno d'influire essenzialmente sulle condizioni delle intraprese di questo genere.

Nel 1850 era stata progettata una Stazione per merci a Livorno e la località più adattata appariva l'estremo punto del littorale presso quella Città sotto il forte S. Pietro; quando ecco deciso dal R. Governo l'ingrandimento del Porto di Livorno pel quale dovevasi a ragione ritenere che le condizioni della pre-

scelta località non fossero per riuscire quali dapprima erasi creduto.

Dopo lunghe ricerche per altro, la Direzione ed il Consiglio ebbero a convincersi che i progetti approvati dal Real Governo per lo ingrandimento del Porto non avrebbero cambiate le condizioni della ideata Stazione per merci; per la quale apparve quindi ugualmente bene adattata la località primitivamente designata.

Determinatosi in questo frattempo il Governo a legare col littorale il nuovo molo o diga che va ad eseguirsi per riparo dell' attual porto, manifesto appariva che per questo lavoro sarebbe venuto ad esser ripieno il tratto di mare poco profondo compreso fra il Forte S. Pietro e la Fortezza vecchia: onde la Stazione presso il Forte S. Pietro verrebbe in allora a trovarsi non più nell' estremo punto del littorale, e sarebbe divisa dal porto per un lungo tratto di terreno che apparisce mirabilmente adattato per la Stazione destinata al pronto, economico e sicuro travaso delle mercanzie destinate ad essere per via di mare importate o esportate. E poichè il Governo istesso, nell' intraprendere un opera così grandiosa per l' interesse del commercio, vuole naturalmente ravvicinata quanto è possibile al Porto la Stazione Doganale, onde sia raggiunto compiutamente il fine che si propone, noi credemmo opportuno d' intraprendere studj e trattative per la traslocazione della medesima dal già prescelto terreno ad un punto più prossimo al Porto. La quale modificazione, se produrrà una spesa alquanto

maggiore, sembra ricca di vantaggi per la nostra Strada, che penetrando nel porto di Livorno, a contatto coi punti ove potrà operarsi il travaso diretto delle merci dai bastimenti ai vagoni, e viceversa, potrà per questo mezzo ottenere un aumento notevolissimo di trasporti.

E poichè ho disopra accennato ai fatti nuovi, i quali necessitano tanto sovente nelle Strade Ferrate delle nuove costruzioni o dei cambiamenti nelle già esistenti, debbo ora tenervi parola delle disposizioni date dal Real Governo in ordine all'Art. 49 dei Capitoli perchè la Strada Ferrata da Lucca a Pisa e la nuova linea dal confine toscano di Porta fino presso Pisa vengano ivi a congiungersi alla Leopolda. Su di che il Consiglio Dirigente prendeva nel 7 Luglio la seguente deliberazione; « essere pronto il Consiglio ad « iniziare le trattative occorrenti perchè nella Stazione « della Leopolda presso Pisa possa venir congiunta « la Strada Ferrata Lucchese, quando questa si sia « posta in grado di prolungare la sua linea fino alla « detta Stazione. »

Al seguito della qual deliberazione i Concessionarj della strada di Porta prendevano l'impegno di presentare un progetto per operare la detta congiunzione.

Nel progetto del 10 Agosto 1850 veniva contemplata la costruzione de' Capannoni per le mercanzie a diverse Stazioni, dove infatti vennero eseguiti; ma il trasporto delle merci ha acquistato tale importanza da rendere indispensabili altre costruzioni di ugual

natura per evitare l'avarie quando le caricazioni e scaricazioni hanno luogo a cielo scoperto,

In tale necessità di operare la caricazione e scaricazione delle merci a cielo scoperto ritrovasi la Stazione di Pontedera, la quale ha somma importanza pel trasporto del Sale, del Rame e dell'Alabastro, non che le Stazioni di S. Pierino, di Montelupo, di Signa e di S. Donnino; le quali tutte, particolarmente quella di Signa, forniscono notevoli quantità di mercanzie.

Nel 10 Agosto 1850 esistevano costruiti ed in costruzione. N.° 78 vagoni da mercanzie a 4 ruote ai quali si progettava di aggiungerne 82 a 6 ruote, onde la Società giungesse ad avere un parco di 160 vagoni fra grandi e piccoli. Con questo numero di vagoni giudicavasi possibile di bastare al trasporto delle mercanzie che presagivasi al seguito dei progettati lavori; sole £ 242,028. 4. 8 sono state spese delle £ 600 mila presagite per lo sviluppamento del Servizio delle mercanzie, e la Stazione Doganale di Livorno non è per anche costruita: eppure, quantunque la Società possieda oggi 160 vagoni da mercanzie e 15 da bestiame, quantunque i prospetti che ho avuto l'onore di presentarvi dimostrino quanto il peso utile trasportato coi nostri treni di mercanzie siasi accresciuto, noi non possiamo supplire ai bisogni di questo ramo di Servizio. Si obietterà, per avventura, essere il presente un lavoro straordinario cagionato dalle eccezionali condizioni del Paese; ma straordinario altresì e tale che in condizioni normali non potrebbe farsi, è il servizio che attualmente viene prestato sulla nostra Strada.

Imperocchè due treni arrivando giornalmente da Livorno alle estreme Stazioni, il secondo dei quali nelle ultime ore del giorno, gran parte delle operazioni di discarico devono venire eseguite nella notte; e, malgrado ciò, abbiamo sovente da lamentare lo scarso numero dei veicoli.

Sono lamenti questi, o Signori, che non possono venir mossi se non a proposito d'Intraprese, procedenti siccome questa, con una progressiva prosperità: la quale, mercè la esecuzione dei lavori occorrenti a mettere la Strada ed il suo materiale nelle condizioni volute dalle necessità del servizio, non può a meno di ricevere un sempre maggiore incremento.

Dalla Direzione li 21 *Settembre* 1853.

IL DIRETTORE SUPPLENTE
UBALDINO PERUZZI

Approvato dal Consiglio Dirigente nella sua Seduta del 22 *Settembre* 1853.

CARLO SCHMITZ *Presidente.*
Dott. T. MANGANI *Segretario.*

Digitized by Google

PROSPETTI

DI CORREDO AL RAPPORTO DEL DIRETTORE

del 21 *Settembre* 1853.

N. 1.

MIGLIA PERCORSE DAI VEICOLI

			Miglia
N.	8	Carrozze di 1.ª *Classe* hanno percorso.	202,337
»	21	» di 2.ª » »	379,971
»	38	» di 3.ª » »	399,814
»	10	Bagagliaj	228,097
»	10	Piattaforme per Vetture	41,661
»	10	Cavallaj	26,747
»	160	Vagoni da merci, e da bestiami . .	1,123,408
N.	257	Totale dei Veicoli che hanno percorso miglia	2,402,035

N. 2.

VIAGGIO MEDIO GIORNALIERO D'UN VEICOLO DI CIASCUNA SPECIE

		Miglia al giorno
Ogni	Carrozza di 1.ª Classe ha viaggiato in media	69.28.
»	di 2.ª »	49.56.
»	di 3.ª »	28.82.
»	Bagagliajo	62.49.
»	Piattaforma	11.41.
»	Cavallajo.	7.32.
»	Vagone.	19.23.

N. 3.

CARICO MEDIO D'UN VEICOLO DI CIASCUNA SPECIE

		SUI TRENI di passeggeri	SUI TRENI di merci
Ogni Carrozza di 1.ª Classe ha portato in media passeggeri		8.15	0.97
» 2.ª » »		20.80	4.83
» 3.ª » »		31.24	11.66
» Bagagliajo	Bagagli ℔	851.	200.00
» Piattaforma.	Vetture	0.74	0.55
» Cavallajo.	Cavalli	0.83	0.68
» Vagone da bestiame . . .	Capi	8.15	7.56
» Vagone con Merci . . .	Merci ℔	4,852	9,575

N. 4.

DISTANZA PERCORSA IN MEDIA DAI CARICHI DI CIASCUNA SPECIE

	Miglia
Ogni Passeggiero di 1.ª Classe ha viaggiato in media	30.86
» 2.ª »	23.87
» 3.ª »	16.27
» ℔ di Bagagli.	38.51
» Vettura	40.21
» Cavallo	41.71
» Cane.	25,82
» Capo di Bestiame	20.47
» ℔ di Merci.	45.02

N. 5.

MIGLIA PERCORSE DALLE LOCOMOTIVE

	Miglia
Con treni di Passeggeri	195,079
» merci	24,701
Pei servizj dell'Amministrazione . .	302
Miglia	220,082

Ciascuna Macchina ha viaggiato in media 15,720 *miglia, è stata accesa* 139 *volte, ed essendo accesa ha viaggiato* 113.09. *miglia.*

N. 6.

MOVIMENTO GIORNALIERO SULLA LINEA

10.38	Locomotive e Tenders hanno giornalmente transitato sopra ciascun punto della linea.		
113.46	Veicoli di ogni specie come sopra		
65.45	Passeggieri di 1.ª Classe		»
293,05	»	2.ª	»
452.24	»	3.ª	»
1.30	Vetture		»
0.87	Cavalli		»
4.79	Cani		»
4,36	Capi Bestiame		»
8,340	℔ Bagagli		»
403,150	» Merci		»

N. 7.

Composizione media di ciascun Treno

di Passeggeri

1.15	Carrozze di 1.a Classe del Peso di			℔	14,830	con	9.37	Passeggeri del peso di	℔ 2,342
2.13	»	2.a	»	»	34,554	»	44.30	» »	» 11,075
3.27	»	3.a	»	»	38,039	»	70.60	» »	» 17,650
1.24	Bagagliajo		»	»	19,042	℔	1,055	Bagagli e N. 0.60 Cani	» 1,100
0.24	Piattaforme		»	»	2,145	N.	0.18	Vetture	» 532
0.15	Cavallajo		»	»	1,604	»	0.12	Cavalli	» 242
0.05	Vagone con Bestiame		»	»	413	»	0.41	Capi di Bestiame	» 164
0.09	»	con merci	»	»	743	℔	437	Merci	» 437
0.18	»	vuoto	»	»	1,486				
8.50	Veicoli di un peso morto di			℔	112,856				℔ 33,542

di Merci

0.35	Carrozze di 1.a Classe del peso di			℔	4,513	con	0.33	Passeggeri del peso di	℔ 82
1.03	»	2.a	»	»	16,710	»	5.97	» »	» 1,392
1.20	»	3.a	»	»	13,960	»	14.00	» »	» 3.500
1.00	Bagagliajo		»	»	15,518	℔	200	Bagagli e N. 0.12 Cani	» 206
0.007	Piattaforme		»	»	63	N.	0.004	Vetture	» 12
0.016	Cavallajo		»	»	171	»	0.010	Cavalli	» 20
0.05	Vagone con Bestiame		»	»	413	»	0.38	Capi di Bestiame	» 152
32.93	»	con merci	»	»	271,870	℔	315,304	Merci	» 315,304
11.45	»	vuoto	»	»	94,531				
48.033				℔	417,749				℔ 320,668